Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/2387

14. 01. 83

Sachgebiet 923

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Bamberg, Curdt, Duve, Kretkowski, Pauli, Wimmer (Eggenfelden), Müller (Schweinfurt), Schreiber (Solingen), Frau Dr. Martiny-Glotz, Haar, Dr. Steger und der Fraktion der SPD — Drucksache 9/2343 —

Verkehrssicherheit

Der Bundesminister für Verkehr – StV 10/00.02.13/10031 Bd 82 – hat mit Schreiben vom 12. Januar 1983 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Wie hat sich das Unfallgeschehen in der Bundesrepublik Deutschland seit 1970 im einzelnen

   — Unfälle mit Personenschaden,
   — Getötete,
   — Schwerverletzte,
   — innerhalb von Ortschaften,
   — außerhalb von Ortschaften

   entwickelt?

Das Unfallgeschehen zwischen 1970 und 1981 hat sich wie folgt entwickelt:

	1970			1981		
	innerorts	außerorts	insgesamt	innerorts	außerorts	insgesamt
Unfälle mit Personenschaden	254 198	123 412	377 610	252 382	110 235	362 617
Verunglückte insgesamt	339 670	211 318	550 988	316 005	171 613	487 618
dar. Getötete	8 494	10 699	19 193	4 574	7 100	11 674
Schwerverletzte	92 862	71 575	164 437	80 183	59 219	139 402

Quelle: Statistisches Bundesamt

Gegenüber 1970 war 1981 die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um rd. 15 000 (–4 v.H.) niedriger. Die Zahl der verunglückten Personen fiel insgesamt um rd. 63 400 (–12 v.H.) geringer aus als 1970. Bei der Zahl der tödlich Verunglückten war ein Rückgang um 7 519 oder 39 v.H. zu verzeichnen.

Die Unfallentwicklung im Außerortsbereich verlief zum überwiegenden Teil erheblich günstiger als im Innerortsbereich.

2. Wie war der Verlauf der Unfallentwicklung für besondere Gruppen von Verkehrsteilnehmern mit erhöhtem Risiko wie Fußgänger, Radfahrer, Kinder, ältere Mitbürger und Behinderte?

Für das Unfallgeschehen ausgewählter Personengruppen nach Art ihrer Teilnahme am Straßenverkehr ergibt sich folgendes Bild:

	1970		1981	
	Anzahl	v. H.	Anzahl	v. H.
Verunglückte insgesamt	550 988	100	487 618	100
dar. Fußgänger	83 505	15,2	55 650	11,4
Radfahrer[1])	42 366	7,7	54 251	11,1
motorisierte Zweiräder[1])	48 536	8,8	95 149	19,5
Kinder[2])	72 499	13,2	55 355	11,4
ältere Mitbürger[3])	31 858	5,8	31 191	6,4

[1]) Fahrer und Mitfahrer
[2]) im Alter bis unter 15 Jahren
[3]) im Alter von 65 und mehr Jahren
Quelle: Statistisches Bundesamt

Über das Unfallgeschehen von Behinderten gibt die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik keine Auskunft.

3. Wie war im gleichen Zeitraum die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes und deren Fahrleistungen, und wie wird vor dem Hintergrund dieser Entwicklung das Unfallgeschehen seit 1970 beurteilt?

Kfz-Bestand und Fahrzeugfahrleistungen entwickelten sich wie folgt:

	Maßeinheit	1970	1981
Kfz-Bestand[1])	1 000	16 783	27 655
davon motorisierte Zweiräder	1 000	1 433	2 759
nachrichtlicher Fahrradbestand	Mio.	22	39
Kfz-Gesamtfahrleistungen	Mrd. km	233,9	323,8

[1]) Stand: 1 Juli

Quelle: Verkehr in Zahlen 1982

Der Kfz-Bestand erhöhte sich um mehr als zwei Drittel, die Fahrleistungen um rd. 38 v. H.

Dieser Entwicklung steht eine wesentliche Senkung der Unfallzahlen gegenüber:

	1970	1981
Unfälle mit Personenschaden		
je 1 000 Kraftfahrzeuge	21,0	12,2
je Mrd. Kfz-km	1 614	1 120
Getötete je Mrd. Kfz-km	82	36
Verletzte je Mrd. Kfz-km	2 274	1 470

4. Wie hoch wird der volkswirtschaftliche Schaden geschätzt, der durch die Straßenverkehrsunfälle verursacht wird?

Volkswirtschaftlicher Nutzen und volkswirtschaftliche Nachteile des Kraftverkehrs sind schwer abschätzbar. Die Unfallkosten, die die Bundesanstalt für Straßenwesen für 1981 auf insgesamt 36,8 Mrd. DM geschätzt hat, von denen 21,8 Mrd. DM auf Personenschäden entfielen, stellen dabei lediglich einen Teilaspekt dar, der nur innerhalb einer Gesamt-Kosten-Nutzen-Rechnung richtig gewürdigt werden kann. Die Bundesregierung geht davon aus, daß bei einer solchen Gesamtrechnung der Nutzen die Nachteile wesentlich übersteigt.

5. Wie hoch ist der für Verkehrssicherheitsmaßnahmen erbrachte Aufwand

— im Straßenbau,
— im Fahrzeugbau,
— in der Verkehrserziehung und -aufklärung,
— im Rettungswesen,
— in der Verkehrsüberwachung

unter Einbeziehung auch der Aufwendungen privater Organisationen und Unternehmen?

Im Straßenbau:

Für Investitionen im Bundesfernstraßenbau sind im Jahre 1981 rund 5 359,5 Mio. DM aufgewendet worden. Hiervon entfallen rd. 50 v. H. auf Ersatzinvestitionen (einschließlich Qualitätsverbesserung und Modernisierung). Diese Investitionen dienen ebenso der Hebung der Verkehrssicherheit wie die Erweiterungsinvestitionen. Es ist allerdings nicht möglich, hiervon jeweils nur dem Sicherheitsgewinn zuzuordnende Anteile in Zahlen anzugeben.

Im Fahrzeugbau:

Der Aufwand für Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Fahrzeugbau ist ebenfalls nicht in Zahlen erfaßbar. Die Kosten, die im Fahrzeugbau entstehen, können Einzelbereichen wie Verkehrssicherheit, Energieeinsparung, Umweltschutz usw. nicht eindeutig zugeordnet werden. In der Regel wirken sich die einzelnen Maßnahmen auf mehrere Bereiche aus.

In der Verkehrserziehung und -aufklärung:

Nach dem Verkehrssicherheits-Programm vom 28. November 1973 beabsichtigte die Bundesregierung für Verkehrserziehung und -aufklärung bereitzustellen:

Für 1974	20 Mio. DM,
für 1975	23 Mio. DM,
für 1976	29 Mio. DM und
für 1977	34 Mio. DM.

Tatsächlich wurde der vorgesehene Ansatz nur 1974 erreicht. In den folgenden Jahren wurden die Haushaltsbeträge laufend reduziert und erreichten 1982 den niedrigsten Stand seit 1974 mit 10 Mio. DM.

Die Bundesregierung hat die Mittel für Verkehrserziehung und -aufklärung in diesem Jahre um 2 Mio. DM auf insgesamt 12 Mio. DM erhöht und erwartet ein gleichwertiges, zusätzliches Engagement von Industrie und Wirtschaft.

Nach ihren eigenen Angaben setzten die Bundesländer im Jahre 1981 rund 17,14 Mio. DM für Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen ein.

Die für Verkehrserziehung und -aufklärung von nichtstaatlichen Organisationen 1981 geleisteten Aufwendungen sind – sofern nicht in den Haushaltsunterlagen von DVR*) und DVW**) enthalten – dem BMV nicht im einzelnen bekannt. Es handelt sich hier aber um ganz erhebliche finanzielle und vor allem ideelle Leistungen.

Im Rettungswesen:

Das Rettungswesen erfordert jährlich einen Aufwand von etwa 1 Mrd. DM. Davon werden 27 v. H. von den Ländern und Gemeinden, 8 v. H. von den Rettungsorganisationen, 1 v. H. vom Bund getragen; 64 v. H. werden über Tarife und Gebühren finanziert. Ergänzend dazu stellen der Bundesminister des Innern 27 Rettungshubschrauber des Katastrophenschutzes, der Bundesminister der Verteidigung sechs Rettungshubschrauber und drei Rettungszentren für die Notfallrettung zur Verfügung. Für Modellversuche kann der Bundesminister für Verkehr im Jahr 600 000 DM aufwenden.

Die technologische Entwicklung zur Verbesserung der Notfallrettung wird durch den Bundesminister für Forschung und Technologie im Umfang von etwa 6 Mio. DM jährlich gefördert. Für rd. 4 500 im Rettungsdienst eingesetzte Zivildienstleistende werden vom Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit im Jahr etwa 27 Mio. DM aufgewendet.

In der Verkehrsüberwachung:

1981 betrugen die Ausgaben der Länder für die Verkehrspolizei insgesamt rd. 3,7 Mrd. DM. Dies ist der Aufwand für die verkehrslenkende und verkehrsüberwachende Tätigkeit der Polizei. Da

*) Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.

**) Deutsche Verkehrswacht e. V.

aber auch die Verkehrslenkung letztlich der Verkehrssicherheit dient, kann der Aufwand „für Verkehrssicherheitsmaßnahmen in der Verkehrsüberwachung" mit diesem Betrag angesetzt werden.

Über die hier genannten Beträge hinaus wandte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) auf den Gebieten Straßenbautechnik, Straßenverkehrstechnik und Unfallforschung im Jahre 1981 rd. 4,5 Mio. DM für Forschungsarbeiten auf.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirksamkeit des Programms der Bundesregierung vom 23. November 1973 zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr „Mehr Sicherheit auf unseren Straßen" und seiner Einzelmaßnahmen?

Die Bilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 1973, das von allen im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien, von den Bundesländern, vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat und von allen in ihm mitarbeitenden Organisationen getragen wurde, ist insgesamt positiv. Das macht die in den Antworten zu den Fragen 1 bis 3 aufgezeigte Unfallentwicklung deutlich.

Trotz aller Erfolge, die erzielt werden konnten, sind aber weitere Anstrengungen notwendig, um das immer noch viel zu hohe Ausmaß des durch den Straßenverkehr verursachten menschlichen Leids und der materiellen Schäden nachhaltig zu mindern. Die Bundesregierung wird dabei den Schwerpunkt künftiger Verkehrssicherheitsarbeit auf die Verkehrserziehung, die Ausbildung der Kraftfahrer, die Aufklärung aller Verkehrsteilnehmer und auf die Sicherheit der Verkehrswege und Fahrzeuge legen.

Insgesamt ist sie bemüht, den einvernehmlich getragenen Kurs der Verkehrssicherheitspolitik fortzusetzen.

7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß das Verkehrssicherheitsprogramm angesichts der Entwicklung des Unfallgeschehens und vor dem Hintergrund inzwischen gewonnener Erkenntnisse und Erfahrungen für das Ziel – Halbierung allen menschlichen Leids und aller volkswirtschaftlichen Verluste – überarbeitet und neu vorgelegt werden sollte?

Der Deutsche Bundestag hat am 15. Dezember 1982 in einer einstimmig verabschiedeten Entschließung die Bundesregierung aufgefordert, ein umfassendes Verkehrssicherheitskonzept auf der Grundlage der seit der Vorlage des Verkehrssicherheitsprogramms 1973 gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse zu erarbeiten und dem Deutschen Bundestag zuzuleiten. Die Bundesregierung wird diesem Auftrag nachkommen.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirksamkeit der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung in Ortschaften und auf Bundesstraßen sowie die Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen für Pkw und Lkw, und welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang die Unfallursache „nicht angepaßte Geschwindigkeit"?

Die Bundesregierung beurteilt die Innerortshöchstgeschwindigkeit von 50 km/h und die allgemeine Geschwindigkeitsbeschrän-

kung auf Landstraßen von 100 km/h ebenso positiv wie die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h auf den Autobahnen. Sie ist überzeugt, daß ohne diese Maßnahmen das Unfallgeschehen nicht in dem Rahmen hätte gehalten werden können, der in den Antworten zu 1 bis 3 aufgezeigt wurde. Eine Änderung dieser Regelungen wird nicht erwogen.

Der Anteil der Unfallursache „nicht angepaßte Geschwindigkeit" bei Unfällen mit Personenschaden betrug 1981 18,5 v.H. Diese Unfallursache liegt damit an der Spitze. Der Anteil der Unfälle, bei denen gleichzeitig die Höchstgeschwindigkeit überschritten wurde, macht 10,3 v.H. dieser Unfallursache aus.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung den heutigen Stand der Verkehrssicherheit der Kraftfahrzeuge sowie die Wirksamkeit angebotener zusätzlicher Sicherheitseinrichtungen für Kraftfahrzeuge?

Der heutige Stand der Verkehrssicherheit der Kraftfahrzeuge ist hoch und geht mit den europäischen Vorschriften konform. Die Verletzungsfolgen im Fahrzeug und für Verkehrsteilnehmer außerhalb des Fahrzeugs sind deutlich rückläufig.

In der sicherheitstechnischen Forschung und Entwicklung ist kein Stillstand eingetreten.

Dies zeigt die laufende Entwicklung zusätzlich angebotener Sicherheitseinrichtungen. Als Beispiele dafür sind die Weiterentwicklung von Rückhaltesystemen (Gurtstrammer, Airbag, Rückhaltesysteme für Kinder), automatischen Blockierverhinderern (ABV) und Retardern in Nutzfahrzeugen zu nennen.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung den Ausbaustand des deutschen Straßennetzes in bezug auf Verkehrssicherheit?

Die Bundesrepublik Deutschland weist im internationalen Vergleich eine sehr hohe Verkehrsdichte auf.

So betrug z. B. 1980 die Kraftfahrzeugdichte auf dem gesamten Straßennetz in der Bundesrepublik Deutschland 50 Kfz/km, dagegen in Österreich nur 21 Kfz/km, in Dänemark 25 Kfz/km, in Frankreich 26 Kfz/km und in Belgien 27 Kfz/km.

Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit und der Beschlüsse des Deutschen Bundestages ergibt sich, daß insoweit an den Straßenbau noch ganz erhebliche Anforderungen bestehen.

Vordringlich sind vor allem der Ausbau älterer Strecken mit unbefriedigendem Sicherheitsstandard, der Bau von Ortsumgehungen und im innerörtlichen Bereich straßenbauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.

Ein Fünftel der Bundesfernstraßen sind heute Autobahnen, deren Unfallrate mit etwa 0,2 Unfällen mit Personenschaden je 1 Mio. Fahrzeugkilometer ein weit geringeres Unfallrisiko ausweist als die Unfallraten der übrigen Außerortsstraßen (0,7) oder der Innerortsstraßen (2,4).

Der Anteil der auf den Bundesautobahnen erbrachten Fahrleistungen an den Gesamtfahrleistungen im Straßenverkehr stieg seit 1970 von 15 v. H. auf 25 v. H.

Auch bei den Bundesstraßen haben Neubau und Ausbau bewirkt, daß der Anteil modern und verkehrssicher gestalteter Strecken erheblich zunahm. Damit hat auch in diesem Bereich das Unfallrisiko deutlich abgenommen.

11. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten und die Notwendigkeit, in der Verkehrserziehungsarbeit, der Verkehrsaufklärung sowie der Öffentlichkeitsarbeit Erfahrungen anderer Länder aufzugreifen?

Die Bundesregierung wertet ständig Erkenntnisse und praktische Erfahrungen aus, die im Ausland im Hinblick auf Verkehrserziehung und -aufklärung sowie Öffentlichkeitsarbeit gewonnen werden.

Sie nützt darüber hinaus auch ausländische Erfahrungen für gesetzgeberische Maßnahmen aus. Dies ist z. B. gegenwärtig der Fall bei den Vorbereitungen zur Einführung eines Führerscheins auf Probe und des sogenannten Stufenführerscheins für Fahrer motorisierter Zweiräder.

12. Was bedeutet nach Auffassung der Bundesregierung konkret „Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer" angesichts der Erkenntnis, daß bei der weit überwiegenden Mehrzahl aller Verkehrsunfälle menschliches Fehlverhalten die Unfallursache ist?

Etwa 90 v. H. aller Unfälle werden durch menschliches Fehlverhalten verursacht. Dieses zeigt die Bedeutung, die dem Verhalten des einzelnen Verkehrsteilnehmers zuzumessen ist. Sein verantwortungsbewußtes Verhalten in einer bestimmten Verkehrssituation entscheidet maßgeblich über die Verkehrsgefährdung.

Es gilt daher, dies den Verkehrsteilnehmern immer wieder deutlich zu machen. Das versteht die Bundesregierung unter „Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer."

Immer schärfere Sanktionen und Reglementierungen können die Eigenverantwortlichkeit nicht ersetzen.

13. Welche Erfahrungen aus dem Ausland liegen der Bundesregierung über die Wirksamkeit regulierender Verkehrssicherheitsmaßnahmen wie

— Geschwindigkeitsbegrenzungen,
— Alkoholvorschriften,
— Helmtragevorschriften für Motorradfahrer,
— Gurtanlegepflicht

sowie deren Durchsetzung und Überwachung vor?

Der Bundesregierung ist dazu folgendes bekannt:

Zu Geschwindigkeitsbegrenzungen:

Ausländische wie auch inländische Erfahrungen zeigen, daß Geschwindigkeitsbeschränkungen, die hinsichtlich der örtlichen

Gegebenheiten und Höhe „richtig" festgelegt sind, positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben. Genauer quantifizierbar sind die Sicherheitseffekte allerdings nicht. Auch über Durchsetzungs- und Überwachungsgrade anderer Länder liegen der Bundesregierung keine konkret vergleichbaren Erkennnisse vor.

Zu Alkoholvorschriften:

Alle Länder haben Gesetze, die die Kontrolle und die Bestrafung des Fahrens unter Alkoholeinfluß regeln. Bis auf Irland haben sich alle Mitgliedstaaten der Empfehlung der CEMT *) aus dem Jahre 1967 angeschlossen, den Grenzwert auf 0,8 p.m. und darunter abzusenken. Die Mehrzahl der Länder steht derzeit einer Verringerung der 0,8 p.m.-Grenze negativ gegenüber; ihr hauptsächliches Bemühen besteht darin, die Kontrollen wirksamer zu gestalten, so daß die geltenden gesetzlichen Bestimmungen tatsächlich eingehalten werden.

Bei den bisherigen Beratungen der CEMT zum Problem des Alkohols im Straßenverkehr wurde deutlich, daß die offiziellen Statistiken die Zahl der auf Alkohol zurückführbaren Unfälle unvollkommen darlegen; die Kenntnis der durch Trunkenheit im Straßenverkehr hervorgerufenen Unfälle bleibt daher vage.

Zu Helmtragevorschriften:

Aus einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ergibt sich, daß in allen Ländern, die eine Schutzhelmtragepflicht eingeführt haben, das Risiko, eine schwere oder tödliche Kopfverletzung zu erleiden, ganz beachtlich zurückgegangen ist, und zwar zwischen 20 v.H. und 50 v.H. Die Überwachung erfolgt im normalen Rahmen.

Zur Gurtanlegepflicht:

Die BASt hat 1982 hierzu eine Umfrage in folgenden Ländern durchgeführt: Australien, Dänemark, England, Finnland, Frankreich, Irland, Israel, Kanada, Österreich, Niederlande, Norwegen, Schweden und Schweiz.

In all diesen Ländern ist die Wirksamkeit des Sicherheitsgurtes unbestritten. Viele Untersuchungen zeigen, daß der angelegte Gurt das Risiko, bei einem Unfall getötet oder schwer verletzt zu werden, um mindestens 50 v.H. bzw. 30 v.H. reduziert. In der Regel erfolgt keine besondere Überwachung.

14. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung solchen Vorschriften für die Verkehrssicherheit in der Bundesrepublik Deutschland bei, und wie beurteilt sie deren Durchsetzungsmöglichkeiten?

Zu Geschwindigkeitsbegrenzungen:

Zwischen Fahrgeschwindigkeit und Unfallgeschehen besteht ein Zusammenhang. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) schreibt

*) Europäische Konferenz der Verkehrsminister

deshalb vor, daß der Fahrzeugführer nur so schnell fahren darf, daß er sein Fahrzeug ständig beherrscht.

Allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten:

— Für einzelne Fahrzeugarten (Lkw, Kraftomnibusse, Züge): 80 bzw. 60 km/h,

— innerhalb geschlossener Ortschaften: 50 km/h,

— außerhalb geschlossener Ortschaften auf den sogenannten Landstraßen: 100 km/h.

Hinsichtlich einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen hat ein mehrjähriger Großversuch stattgefunden, der zur Einführung der jetzt auf den Autobahnen geltenden Richtgeschwindigkeit von 130 km/h geführt hat. Diese Entscheidung fand die breite Zustimmung sowohl im Deutschen Bundestag wie bei den Ländern.

Nach Kenntnis der Bundesregierung gibt es derzeit weder im Deutschen Bundestag noch im Bundesrat eine Initiative zur Änderung der geltenden Regelung.

Zu Alkoholvorschriften:

Die Unfallursache „Alkohol" kann abgebaut werden, wenn es gelingt, die Autofahrer zu einem kontrollierten Trink- und Fahrverhalten zu bewegen. Hierzu reichen die vorhandenen gesetzlichen Vorschriften aus; das Problem liegt in einer verstärkten Aufklärung der Kraftfahrer über die Gefahren des Alkohols am Steuer sowie in der Verbesserung der Kontrollen. Die Bundesregierung mißt insbesondere den z. Z. noch als Modell angebotenen Nachschulungskursen für alkoholauffällig gewordene Autofahrer Bedeutung zu.

Zu Helmtragevorschriften:

Die Helmtragepflicht besteht bereits jetzt für alle motorisierten Zweiräder mit Ausnahme der Mofa. Die Ausdehnung der Helmtragepflicht auch auf Mofafahrer wird derzeit auf der Basis der Aussagen des sogenannten „Höcherlberichts" vom Bundesministerium für Verkehr geprüft.

Zur Gurtanlegepflicht:

Der BMV teilt die Auffassung der „Höcherl-Kommission" über den Wert des Sicherheitsgurtes uneingeschränkt. Er hat daher auch die Frage, ob Verstöße gegen die Pflicht zum Anlegen des Sicherheitsgurtes auf den Vordersitzen mit einem Verwarnungsgeld geahndet werden sollen, eingehend geprüft. Er ist zu dem Ergebnis gelangt, daß von einer solchen Maßnahme Abstand genommen werden sollte. Die Einführung eines Verwarnungsgeldes würde von vielen Kraftfahrern als Überreglementierung und Einmischung in ihre eigenen Angelegenheiten empfunden werden und könnte die Bereitschaft verringern, andere für die Verkehrssicherheit wichtige Regelungen zu akzeptieren. Es sollte daher weiter durch konsequente Aufklärung der Kraftfahrer, etwa auch durch die Versicherungen über die im Falle eines Unfalls zu erwartenden Nachteile bei der Schadensregulierung, auf eine Erhöhung der Anschnallquoten hingewirkt werden.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333